



CIDADES MÉDIAS E CENTRALIDADES: A INFLUÊNCIA DE PONTA GROSSA NO CENÁRIO PARANAENSE

CIUDADES MÉDIAS Y CENTRALIDADES: LA INFLUENCIA DE PONTA GROSSA EN EL ESCENARIO PARANAENSE

Gabriela Kratsch Sgarbossa¹

Resumo

As cidades médias são frequentemente apreciadas por suas características, sendo avaliadas como bons espaços para viver, investir e governar. No Brasil, considera-se que cidades médias são aquelas que possuem população entre 100 mil e 500 mil habitantes, intermediando fluxos e relações entre cidades de diferentes portes. Assim, a proposta deste trabalho é identificar o papel exercido pelo município de Ponta Grossa na rede de cidades paranaense. Por meio de pesquisa bibliográfica e documental, buscou-se compreender os conceitos referentes a cidades médias, redes urbanas e centralidades com intuito de embasar a discussão sobre o estudo de caso. A classificação de cidades médias é realizada a partir da análise da qualidade e complexidade das funções que estas efetuam, especialmente a intensidade das relações interurbanas, seu poder de intermediação nas relações entre cidades de diferentes portes e a sua capacidade de atuação como núcleo estratégico regional. Ponta Grossa é uma cidade que historicamente exerce função de pólo centralizador no território paranaense. Sua própria conformação, originada da atividade tropeira, condiciona a dinâmica polarizadora da localidade e possibilita sua transformação em núcleo urbano. A partir do início do século XX o município foi considerado o mais próspero do interior do estado e um dos principais centros urbanos da região sul do Brasil, captando investimentos e recebendo fluxos de migrantes provenientes das zonas rurais. Ao longo dos últimos anos Ponta Grossa perde parte de sua influência no cenário paranaense devido à sua proximidade com Curitiba e ao desenvolvimento de outras cidades como Guarapuava e Cascavel.

Palavras-chave: Cidades médias; Centralização; Polarização; Redes urbanas; Ponta Grossa.

Resumen

Las ciudades medias son a menudo apreciadas por sus características, siendo evaluadas como buenos espacios para vivir, invertir y gobernar. En Brasil, se considera que ciudades medias son aquellas que poseen población entre 100 mil y 500 mil habitantes, intermediando flujos y relaciones entre ciudades de diferentes portes. Así, la propuesta de este trabajo es identificar el papel ejercido por el municipio de Ponta Grossa en la red de ciudades paranaense. Por medio de investigación bibliográfica y documental, se buscó comprender los conceptos referentes a ciudades medias, redes urbanas y centralidades a fin de basar la discusión sobre el estudio de caso. La clasificación de ciudades medias se realiza a partir del análisis de la calidad y complejidad de las funciones que éstas efectúan, especialmente la intensidad de las relaciones interurbanas, su poder de intermediación en las relaciones entre ciudades de diferentes portes y su capacidad de actuación como núcleo estratégico regional. Ponta Grossa es una ciudad que históricamente ejerce función de polo centralizador en el territorio paranaense. Su propia conformación, originada de la actividad tropeira, condiciona la dinámica polarizadora de la localidad y posibilita su transformación en núcleo urbano. A partir de principios del siglo XX el municipio fue considerado el más próspero del interior del estado y uno de los principales centros urbanos de la región sur de Brasil, captando inversiones y recibiendo flujos de migrantes provenientes de las zonas rurales. A lo largo de los últimos años Ponta Grossa pierde parte de su influencia en el escenario paranaense debido a su proximidad a Curitiba y al desarrollo de otras ciudades como Guarapuava y Cascavel.

Palabras-clave: Ciudades medias; Centralización; Polarización; Redes urbanas; Ponta Grossa.

¹ Mestranda em Gestão Urbana e Docente do curso de arquitetura e urbanismo do CESCAGE. E-mail: gabriela.sgarbossa@hotmail.com



1. Introdução

Ainda que não haja consenso do conceito de uma cidade média, estas vêm constantemente sendo valorizadas por suas características, principalmente por sua capacidade de conter os fluxos direcionados às grandes metrópoles, reduzindo a pressão sobre estas e atuando como pólos descentralizados de crescimento. Assim, surge a necessidade de compreender as razões do aumento da sua importância na composição demográfica e nos indicadores econômicos do país.

Steinberger e Bruna (2001) afirmam que a partir da década de 1970 muitas cidades médias se transformaram em centros microrregionais devido à sua ligação ao sistema viário, passando a desempenhar novos papéis na rede urbana, atuando como elos entre os espaços urbano e regional e crescendo em ritmo mais acelerado que as metrópoles. Esse vínculo entre os espaços urbano e regional imprime às cidades médias a função de núcleos estratégicos da rede urbana, concentrando as vantagens da vivência no espaço urbano e a possibilidade de articulação a um espaço regional, mais amplo.

Essa condição ainda permite que tais cidades sejam retratadas como locais privilegiados para se morar, devido às condições de qualidade de vida que oferecem, adequados para investir pois possuem boas condições competitivas e consideradas “governáveis” devido ao seu porte. Além do porte e das funções de intermediação com outras cidades que englobam os papéis das cidades consideradas médias, é indispensável a compreensão dos fluxos que as inserem na rede de cidades, pois, de acordo com Santos (2006) uma das características mais evidentes do mundo contemporâneo é a exigência de facilidade de circulação, seja de ideias, produtos ou dinheiro.

Essa fluidez é baseada por redes técnicas, que dão suporte à competitividade levando à busca por mais fluidez e, conseqüentemente à procura por redes técnicas mais eficazes. Como exemplo de rede técnica, podemos citar os sistemas viários, que viabilizam a circulação de pessoas e mercadorias entre diferentes pontos no território. Habitualmente, afirma-se que aglomerações situadas em pontos estratégicos da malha viária tendem a ter um desenvolvimento maior e a tornar-se centralidades regionais.

Dentre as cidades médias presentes na rede urbana paranaense, Ponta Grossa, com uma população estimada em 348.043 habitantes (IBGE, 2018), 103 quilômetros distante da capital e com uma ocupação iniciada durante o século XIX a partir de desdobramentos ocasionados pelo movimento tropeirista, historicamente detém função de centralidade ocasionada principalmente pela implementação das estradas de ferro da virada do século XIX para o século XX. Ao longo dos anos, devido à colonização do norte do Paraná e o fortalecimento de cidades próximas, Ponta Grossa perde parte de sua força polarizadora. Nesse sentido, o objetivo deste trabalho é identificar a atual função do município de Ponta Grossa na rede urbana paranaense, sua área de influência na região, bem como as potencialidades e deficiências de seu desenvolvimento.



2. Metodologia

Esta seção apresenta os métodos utilizados para alcançar o objetivo proposto, bem como os métodos e as fases da pesquisa. Em um primeiro momento buscou-se a compreensão do tema em estudo, caracterizando a abordagem como qualitativa. Quanto aos objetivos é classificada como exploratória, sendo que o procedimento técnico adotado é o estudo de caso.

O trabalho é estruturado em duas fases, a primeira refere-se à construção de uma fundamentação teórica. Os métodos empregados nessa etapa são descritivos e exploratórios e a técnica utilizada é a pesquisa bibliográfica e documental. Para a busca de dados identificou-se autores que discorrem em seus estudos sobre temas abordados na presente pesquisa, compondo assim base referencial para a discussão teórica em relação aos conceitos de cidades médias, centralidades e redes urbanas. A segunda fase relaciona-se com o estudo de caso, buscando a compreensão da influência do município de Ponta Grossa na rede urbana paranaense. A etapa emprega métodos exploratórios, descritivos e analíticos. As técnicas utilizadas são a pesquisa bibliográfica e documental e análise dos resultados.

3. Cidades Médias: Um levantamento bibliográfico

Não há um consenso entre os autores sobre a definição do que seria exatamente uma cidade média, sendo que o termo frequentemente é relacionado a critérios demográficos. Entretanto, ainda que este parâmetro seja insuficiente, ele ainda é essencial para a definição de uma cidade média. No Brasil, de forma geral, consideram-se cidades médias como aquelas com a população variando entre os 100 mil e 500 mil habitantes, sendo que enquanto os estudos sobre as cidades latino-americanas os patamares podem ser superiores ao demonstrado, nas cidades europeias as cidades médias se configuram pela população entre 50 mil e 300 mil habitantes (ARAÚJO; MOURA; DIAS, 2010).

Em paralelo, ocorre a necessidade da diferenciação dos termos “cidade média” e “cidade de porte médio”. Mesmo que esses pareçam sinônimos, o primeiro é referente a espaços de intermediação entre cidades maiores e menores, que possuem a função de articular centros urbanos de diferentes portes, ao passo que o segundo é relacionado ao tamanho demográfico (SPOSITO, 2007). Para Amorim Filho e Rigotti (2002), ainda que a conceituação de cidade de porte médio seja importante, nem todas as cidades de porte médio possuem atributos que as conceituem como cidades funcionalmente médias.

Para esses autores a conceituação de cidades médias se dá pela presença de sete atributos. Estes seriam as interações constantes tanto entre seu espaço regional como entre aglomerações urbanas de hierarquia superior, larga oferta de bens e serviços à microrregião onde se inserem, capacidade de fixação de migrantes de cidades menores ou zonas rurais, presença de relações dinâmicas com o espaço rural microrregional que as envolve, diferenciação do espaço intra-urbano, com centro funcional individualizado e periferia dinâmica e o aparecimento, em menor escala, de problemas típicos de grandes cidades.

Assim, fica evidente que a combinação de diversos critérios é necessária para a criação de um conceito de cidades médias. Alguns dos parâmetros avaliados são referentes ao tamanho da população, às funções econômicas desempenhadas, as dinâmicas e intensidade



das relações intraurbanas e com o meio rural, indicadores de qualidade de vida e infraestrutura, bem como o papel de intermediação exercido. Ressalta-se que a qualidade e a complexidade dos papéis que uma cidade representa são fundamentais para a determinação de uma cidade considerada média (ARAÚJO; MOURA; DIAS, 2010).

As cidades intermediárias podem exercer a função de núcleo estratégico, ligando os municípios de diferentes hierarquias e atuando como centros polarizadores regionais. Castello Branco (2006) ressalta a importância que as cidades com esse porte e função vêm recebendo nas últimas décadas, apresenta a importância do tamanho econômico, do grau de urbanização e da qualidade urbana que esses espaços apresentam e evidencia que a grande função destas cidades é de exercer funções de centralidade e intermediação entre outras escalas.

A questão da centralidade envolve cidades e lugares em diferentes hierarquias, podendo estar relacionada com as áreas de comércio e serviços mais desenvolvidas em uma cidade ou mesmo um bairro ou mesmo pela conformação de uma rede de cidades ou uma região. De acordo com a teoria dos lugares centrais desenvolvida por Walter Christaller, as centralidades seriam pontos para os quais os agentes econômicos se dirigem para efetivar demandas específicas. Deste modo, os chamados “lugares centrais” seriam aqueles mais bem posicionados em uma hierarquia, por disporem de uma variedade maior de bens e serviços em oferta, conseqüentemente, quanto maior o grau de hierarquia de uma localidade, maior seria sua região de influência (ALVES, 2011).

O objetivo da teoria é explicar a hierarquia das redes urbanas a partir de questões acerca do tamanho, funções econômicas e localização das cidades em um espaço. Portanto, nota-se que a dimensão dos aglomerados urbanos é variável, sendo que suas funções residem na produção e distribuição de bens e serviços a uma rede em que um centro urbano ocupa um lugar de destaque. De acordo com a hipótese, a localização de atividades básicas na malha induz à conformação de uma classificação de importância entre as cidades. Destarte, conforme subimos na hierarquia o número de cidades diminui enquanto a variedade e a sofisticação da oferta de bens e serviços aumentam (IPEA, 2001).

Redes são instrumentos que viabilizam a circulação e a comunicação, sendo fundamental para a organização espacial. A organização do espaço é evidenciada pela visualização dos chamados elementos fixos – cidades, casas, portos, indústrias – enquanto a compreensão da organização se complementa pelos fluxos que ligam os elementos fixos e originam as redes. As redes podem ser conceituadas como redes de circulação, envolvendo a movimentação de seres e bens, e redes de comunicação, que abrangem a transferência de informações (IPEA, 2001).

Santos (2006) admite que a definição do conceito de redes pode ser enquadrada em duas matrizes. A primeira é relacionada com a realidade material, retratada como infraestrutura que permita o transporte de matéria, energia ou informação inserida em um território. A segunda matriz é referente às pessoas, mensagens e valores que circulam por uma rede. De acordo com esta linha de pensamento, sem o viés social e político, uma rede seria mera abstração.

Para o citado autor as redes ainda podem ser explicadas a partir de três definições. A primeira é referente à polarização de pontos de atração e difusão, caso das redes urbanas. A segunda se relaciona com a projeção abstrata de meridianos e paralelos no globo terrestre e a



terceira inclui a projeção concreta de redes, como as redes hidrográficas, redes técnicas e redes de transmissão de sinais. O desenvolvimento de estudos acerca do tema redes urbanas se amplia a partir do ano de 1955. Isso se dá pela aceleração da urbanização e da redefinição da divisão internacional do trabalho, ocorridas após a 2ª Guerra Mundial, fatos que geraram novas articulações funcionais e mudanças na rede urbana (PETISCO, 2011).

Com o desenvolvimento do modelo econômico capitalista, acentua-se o processo de diferenciação entre as cidades, instaurando uma hierarquia urbana. Assim, a função das cidades dentro de uma rede pode ser analisada a partir da distribuição de bens e serviços, da tipologia de transações comerciais, da estrutura empresarial e dos tipos de centros distribuidores (PETISCO, 2011). A intensificação das relações econômicas em escalas mais abrangentes evidencia a mundialização da economia. Esse processo é facilitado pela difusão de sistemas de informação e comunicação, que permitem a difusão de conhecimento, valores culturais e práticas sociais que redefinem as relações que constituem as redes urbanas por ampliar as possibilidades de articulações entre cidades de diferentes portes e pertencentes a diferentes redes urbanas (SPOSITO, 2010).

4. O movimento tropeiro e a ferrovia como indutores da urbanização

Dentre as atividades que contribuíram para a integração territorial e humana no Brasil colonial, destaca-se na região Sul o movimento tropeiro, iniciado durante o século XVII com seu fim ocorrido ao final do século XIX, devido à abertura de estradas e linhas férreas. Os tropeiros transmitiam ideias, hábitos, novidades, tornando-se agentes da unidade brasileira. Atravessando regiões que muitas vezes eram completamente vazias, traçavam caminhos, previam paradas e pousos que progressivamente se tornavam pequenas aglomerações e constituíram as primeiras centralidades de povoamento (DEFFONTAINES, 1944).

Ao interligar a distante região sul ao império, os tropeiros transpuseram enormes distâncias, abrindo e descobrindo novos caminhos e deste grande trânsito surgiram vários pousos de descanso que com o tempo se transformaram em núcleos de várias cidades como Campinas e Jundiá em São Paulo, Castro e Ponta Grossa no Paraná e Passo Fundo no Rio Grande do Sul (CARPEGEANI; REZENDE FILHO, 2009). Esses movimentos ao abrirem as rotas de circulação e pontos de parada condicionavam certas localidades a uma dinâmica de centralidade, que, mesmo de maneira primitiva, induziu e possibilitou uma onda de urbanização e formação de redes.

Haviam vários caminhos, partindo do Rio Grande do Sul, que, passando por Santa Catarina e Paraná, interligavam o estado à São Paulo, sendo o mais importante, o denominado Caminho de Viamão, aberto em 1728. No decorrer deste trajeto, os pousos tropeiros originaram diversas cidades, inseridas no contexto dos Campos Gerais do Paraná, tais como Porto Amazonas, Lapa, Palmeira, Ponta Grossa, Castro, Pirai do Sul, Jaguariaíva e Sengés, que, até os dias de hoje, conformam uma rede de cidades (FRASSON; GOMES, 2010).

Durante o trajeto estabelecido, eventualmente se fazia necessária a parada por um período mais longo de tempo, destinada principalmente para o reestabelecimento e engorda do gado, recuperação da situação física dos homens e mesmo as condições climáticas que



apresentassem risco para a tropa. Destas ocorrências surgiam as invernadas, locais específicos para a reabilitação, durante período que poderia durar de 4 à 6 meses, possibilitando o surgimento de povoados ao longo da rota. Percebe-se que tais cidades distam entre si aproximadamente 36 km, o que equivale a um dia de percurso (FRASSON; GOMES, 2010).

A implantação dos sistemas de transporte ferroviários no Brasil também é um marco indutor de desenvolvimento ao possibilitar a circulação e o consumo de bens manufaturados que alimentavam e vestiam a população entre fins do século XIX e início do século XX, assinalando um estilo de vida urbana frente a quase inexistente indústria local. Para Corrêa (2004), o desenvolvimento ferroviário afeta e altera as dinâmicas das cidades. Enquanto umas, que ficam à margem das linhas férreas, decaem na hierarquia, outras, por se tornarem entroncamentos ferroviários se desenvolvem econômica e demograficamente, destacando-se na rede de cidades e vindo a tornar-se centros regionais.

5. A evolução da posição de Ponta Grossa no cenário Paranaense

A conformação da sociedade dos campos gerais do Paraná se relaciona com as atividades econômicas relacionadas com o comércio, transporte e circulação de animais para abastecer São Paulo e as regiões mineradoras do século XVIII. A região tornou-se caminho obrigatório para os chamados tropeiros, o que viabilizou uma ocupação mais consistente do território, já que os pousos das tropas se tornaram vilarejos que posteriormente se converteram em cidades. Essas pequenas aglomerações funcionavam como nós de atração para a população das fazendas, interligadas por um sistema de caminhos (ZULIAN, 2009).

A implantação das estradas de ferro coincide com a primeira fase econômica da erva-mate e da madeira. Assim, as atividades comerciais e a configuração urbana pontagrossense foram dinamizadas pela localização geográfica estratégica e pela atividade ferroviária. A Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande tornou-se a principal via de circulação ferroviária do país. Seu traçado norte-sul favorecia o comércio inter-regional integrando as duas regiões mais desenvolvidas do Brasil e articulando-se com outras linhas férreas importantes, com possibilidades de conexões com ferrovias do Uruguai, Paraguai e Argentina (MONARTIRSKY, 2001).

A escolha de Ponta Grossa para a implantação de uma infraestrutura de logística e manutenção da estrada de ferro se deu pela cidade se localizar no ponto médio do percurso, possuindo acesso férreo até Curitiba. A instalação do complexo influenciou a configuração urbana da cidade, sendo que a malha urbana cresce e novas aglomerações são formadas em função das linhas férreas e dos equipamentos da ferrovia. A cidade que já detinha certo destaque econômico na época teve seu desenvolvimento impulsionado, sendo considerado um dos principais centros urbanos da região sul da época, atraindo o estabelecimento de pequenas e médias indústrias que incrementam a dinâmica econômica, possibilitando um processo de migração da população de outras cidades da região sul do Paraná até Ponta Grossa (MONARTIRSKY, 2001).

Durante as décadas de 1920 e 1930 Ponta Grossa era considerada a cidade mais próspera do interior do estado, contando com equipamentos como calçamento, telefone e água encanada, possuindo uma taxa de urbanização superior à 75% do território



(MONARTIRSKY, 2001). A partir da década de 1940, a cidade passa a disputar espaço com novos centros urbanos no norte do estado, o que influenciou os rumos da cidade. Com o fim das exportações de erva-mate e a crise madeireira, aliados à consolidação do ciclo cafeeiro do norte do estado e da expansão das linhas de transporte rodoviário há a diluição da importância que Ponta Grossa detinha na rede de cidades paranaense (PETUBA, 2015).

A partir da década de 1970 o estado do Paraná passa a desempenhar uma posição expressiva no contexto mundial de produção, beneficiamento e exportação de soja, contando com o norte do estado como grande produtor e com o porto de Paranaguá como canal de escoamento. Neste contexto, Ponta Grossa, por sua posição relacionada ao entroncamento rodoferroviário, manteve sua função regional de entreposto comercial, favorecendo a implementação de indústrias de transformação e estocagem de produtos e tendo a perspectiva de um novo ciclo de crescimento econômico (MONARTIRSKY, 2001).

De acordo com Souza (2006), é a partir do século XX, com a unificação do território através dos sistemas de transporte é que se começa a estruturar uma rede de cidades no Brasil. Se até os anos de 1950 grande parte das cidades brasileiras possuíam funções administrativas ligadas aos setores primários da economia, após essa data, a integração do território por meio das linhas rodoviárias, a industrialização e a mecanização agrícola contribuem para a efetivação do êxodo rural, culminando na década de 1970 no aumento do número de cidades e no crescimento de várias cidades por todo o país.

Esse processo culminou em uma grande concentração populacional das grandes cidades brasileiras, havendo a sobrecarga de funções urbanas em algumas cidades, surgindo conceitos de planejamento urbano que enfatizam a importância das cidades médias, que passam a ser vistas como pólos de crescimento e descentralização para a rede urbana. Essas cidades, próximas às metrópoles, mas fora da área de influência imediata, como é o caso de Ponta Grossa em relação à Curitiba, são consideradas como um todo, capazes de desviar em sua direção os fluxos de população e mercadorias (SAHR, 2001).

Durante os anos de 1970 o estado do Paraná recebeu investimentos para favorecer a expansão industrial. Visando assegurar o equilíbrio econômico e o fortalecimento de rede de cidades foram propostas políticas de desenvolvimento para um conjunto de cidades paranaenses que possuíssem centralidade e influência regional expressiva. Neste sentido, as cidades médias e de porte médio atuavam como suporte ao desenvolvimento da rede urbana, podendo realizar interações na escala nacional por meio das redes de transporte e telecomunicações, consolidando o modelo industrial pretendido e equilibrando a intensidade dos fluxos no sentido interior – capital (FERREIRA, 2013).

Como anteriormente apresentado, a cidade de Ponta Grossa historicamente demonstra sua importância na rede de cidades do Paraná. A princípio devido à ocupação da região ser intimamente ligada ao desenvolvimento de atividades extensivas de criação de gado, não há o adensamento das cidades, portanto poucas cidades, no caso Ponta Grossa e Guarapuava, abastecem esta região com funções centrais. Em um segundo momento, a implementação da linha férrea e de sua estrutura de apoio que incluía pátios de manobras, oficinas mecânicas, escola técnica e o hospital ferroviário atrai um grande número de trabalhadores relativamente qualificados e incrementa o desenvolvimento urbano do município.



Desde os anos de 1960 as temáticas relacionadas à rede urbana brasileira, às centralidades e relações entre cidade – região constituem-se em importantes focos de pesquisa para órgãos como o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e no âmbito estadual da Secretaria de Planejamento (SEPLAN-PR) e do Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES).

A partir de estudos realizados por estas entidades, Sahr (2001) desenvolve uma “linha do tempo”, baseada nos estudos da Região de Influência das Cidades (REGIG) desenvolvidos pelo IBGE desde a década de 1960, em que apresenta um arranjo estrutural e espacial da rede urbana paranaense em diferentes décadas. Segundo a autora, na década de 1960, Ponta Grossa é classificada, juntamente com Londrina, como Centro Regional de primeira ordem diretamente subordinada à Curitiba. A partir da década de 1970 a área de influência do Centro Regional de Ponta Grossa se fragmenta devido ao fortalecimento de cidades como Guarapuava e Cascavel. Na década de 1990 o município sofre nova perda de polarização em razão do aumento da centralidade exercida por Curitiba.

O último estudo da Região de Influência das Cidades (IBGE/REGIC, 2007) apresenta a mais atual classificação dos centros urbanos brasileiros e sua área de influência no território. A metodologia utilizada pelo órgão classifica as cidades em cinco grandes níveis, sendo: metrópoles, capitais regionais, centros sub-regionais, centros de zona e centros locais. De acordo com o estudo, Ponta Grossa é classificada como uma Capital Regional de terceira grandeza, sendo que as cidades nesta classificação possuem área de influência no âmbito regional. Deste modo, Ponta Grossa é considerada uma cidade de hierarquia forte, exercendo influência diretamente a Irati e Telêmaco Borba, qualificados como Centros de Zona - A, Jaguariaíva, Palmeira e Prudentópolis classificados como Centros de Zona – B, e outros centros locais da região, polarizando uma população de 378.176 habitantes como apresentado na tabela 1.

Tabela 1: Cidades na Região de Influência de Ponta Grossa – Classificação e População

Cidade	Classificação	População
Telêmaco Borba	Centro de Zona – A	69.226 hab.
Irati	Centro de Zona – A	55.882 hab.
Prudentópolis	Centro de Zona – B	48.761 hab.
Jaguariaíva	Centro de Zona – B	32.606 hab.
Palmeira	Centro de Zona – B	32.102 hab.
Castro	Centro Local	66.033 hab.
Carambeí	Centro Local	18.950 hab.
Piraí do Sul	Centro Local	23.207 hab.
Ipiranga	Centro Local	14.148 hab.
Ivaí	Centro Local	12.758 hab.
Porto Amazonas	Centro Local	4.503 hab.

Fonte: IBGE/REGIC (2007), IBGE (2010) Censo 2010



Além destas cidades, Ponta Grossa também polariza indiretamente outros quinze municípios classificados como centros locais, que são polarizados pelos centros de zona acima especificados. Os casos de Prudentópolis e Castro possuem especificidades, sendo que no primeiro, o município também está sob a área de influência de Guarapuava, enquanto Castro, apesar de seu número de habitantes superior à 50.000 habitantes, é classificado como Centro Local devido à sua proximidade com Ponta Grossa, que atrai diretamente os fluxos direcionados às cidades menores e faz com que Castro desempenhe funções análogas a outros municípios com a mesma classificação (IBGE, 2007).

De acordo com Ferreira (2011), a influência que Ponta Grossa apresenta no estado do Paraná deve-se à sua localização privilegiada em um importante entroncamento rodoferroviário e pelo seu dinamismo intensificado pela presença de atividades industriais de diversos segmentos, dentre eles, metalquímicos, químicos, plásticos e de alimentos agregado a um diversificado setor de comércio e serviços. Segundo dados da Secretaria de Fazenda do estado, a contribuição do Valor Adicionado Fiscal da indústria de transformação de Ponta Grossa equipara-se ao índice atingido por Londrina, reforçando sua importância e influência na dinâmica econômica do estado.

O município possui um elevado potencial de atratividade de investimentos e pessoas, caracterizado pelo seu grande e diversificado pólo industrial qualificado por empresas atuantes nos campos madeireiro, metalúrgico, alimentos e borracha. Desde meados dos anos 2000 o município vive nova onda de industrialização com a chegada de novas empresas de grande porte. O pólo industrial contribuiu para que a cidade também se tornasse um pólo universitário com nove instituições de ensino superior instaladas que atendem alunos de toda a região dos Campos Gerais e mesmo de outras regiões e estados (PMPG, 2013).

Destaca-se a potencialidade logística da região, caracterizada pelo já citado entroncamento rodoferroviário que permite acesso até as principais cidades do estado, interligando-se facilmente com outros estados. A malha ferroviária atende às empresas localizadas no distrito industrial e concretiza uma circulação de 240 vagões diariamente. Essa tendência foi ampliada recentemente, com a reabertura do Aeroporto Sant'Ana, que tem capacidade para receber aeronaves de pequeno e médio porte e opera um voo diário até Campinas, no estado de São Paulo (PMPG, 2013).

Ainda que o município seja responsável por 40% do PIB relativo aos municípios da região dos Campos Gerais e possua o quarto maior potencial de consumo dentre as cidades do Paraná é relevante a percepção de que as indústrias estabelecidas no município sejam baseadas na transformação de matérias-primas provenientes do agronegócio, pouco voltado a produtos de valor agregado. Salienta-se que a atividade de prestação de serviços é o resultado do desenvolvimento, e não fomentador deste. Neste sentido, Santos (2006) reforça que na competição entre os lugares, não basta apenas utilizar-se de certas vantagens existentes, é necessário criar novas vantagens para se manter atrativos.

Deste modo, evidencia-se que ainda que o município detenha posição de relativa importância no cenário estadual, esta posição encontra-se constantemente ameaçada devido à competição direta com outras municipalidades que exerçam as mesmas funções no território e que invistam no desenvolvimento de tecnologia ou outros produtos de valor agregado. Mesmo que Ponta Grossa possua a tendência a receber investimentos externos devido à sua



proximidade com Curitiba, esta detém importante relevância no cenário nacional, atraindo para sua direção respeitáveis fluxos de capital, mercadorias e pessoas.

6. Considerações finais

Pode se dizer que constituição do município de Ponta Grossa como uma centralidade regional é condicionada por sua formação relacionada aos movimentos tropeiros, que ao abrirem novos caminhos contribuíram para a integração do território colonial, mesmo que de forma limitada, e ao definirem seus pousos de descanso contribuíram para a constituição das primeiras centralidades de povoamento que vieram a se tornar os núcleos de diversas cidades.

A implementação da estrada de ferro na virada do século XIX, coincidente com as fases econômicas de exportação da erva-mate e madeira e aliado à posição central que Ponta Grossa exercia em uma região marcada pela atividade agropecuária, contribui para sua consolidação na função de entreposto comercial. O desenvolvimento que a localidade vivenciou nos primeiros anos do século XX a coloca em uma posição de destaque, atraindo investimentos de pequenas e médias indústrias, o que possibilitou as migrações populacionais. Neste momento, Ponta Grossa já apresenta funções relativas às cidades médias, intermediando relações com o meio rural que a circunda, oferecendo bens e serviços relativamente qualificados para os habitantes dos municípios circundantes e possibilitando a fixação de migrantes.

Diversos fatores contribuíram para que a partir dos anos de 1950 Ponta Grossa sofresse um declínio de importância em relação à outras cidades paranaenses. Dentre esses fatores pode-se destacar: a) os processos de colonização das regiões norte e oeste do estado, culminando na construção de outras cidades capazes de exercer centralidade que competiam diretamente pela obtenção de investimentos; b) a crise econômica vivenciada nos Campos Gerais, derivada da crise madeireira e pelo fim das exportações de erva-mate; c) a implantação do sistema de transporte rodoviário, que permitiu a interligação do território, o aumento no número de municípios e no crescimento de várias cidades, que passam a exercer papéis semelhantes à Ponta Grossa.

A partir da análise dos estudos REGIC realizados pelo IBGE ao longo dos últimos cinquenta anos, observa-se o declínio da classificação de Ponta Grossa no decorrer do tempo. No primeiro estudo o município é classificado como uma capital regional de primeira ordem, atuando junto com Londrina como polarizadoras de outras cidades no interior do estado e intermediando as relações entre estas e a capital. Atualmente Ponta Grossa é classificada como uma capital regional de terceira ordem, estando hierarquicamente inferior às cidades de Londrina, Maringá e Cascavel. Essa queda na hierarquia é reflexo do fortalecimento de Guarapuava e Cascavel e pela proximidade de Curitiba, que atrai fluxos e investimentos para a sua direção.

Ponta Grossa ainda exerce uma grande influência na rede urbana paranaense. A existência de seu pólo industrial consolidado e diversificado contribui para a atração de pessoas e investimentos na oferta de bens e serviços. A atividade industrial também colabora para a constituição do pólo universitário que atrai estudantes da região e de outros estados. Mesmo que o Valor Adicionado Fiscal da indústria pontagrossense seja equivalente ao de



Londrina, é necessário ressaltar que a indústria de Ponta Grossa é baseada na transformação de produtos provenientes do agronegócio, possuindo pouco valor agregado e sendo muito suscetível às variações de condições climáticas que podem causar grandes perdas de produção e, conseqüentemente, crises econômicas que terminariam por ameaçar o papel de centralidade atualmente exercido.

Referências

- ALVES, Flamarion Dutra. Notas Teórico-Metodológicas entre Geografia Econômica e Desenvolvimento Regional. In: V **Seminário Internacional sobre Desenvolvimento Regional**, Santa Cruz do Sul - RS. 2011.
- AMORIM FILHO, O. B.; RIGOTTI, J. I. R. Os limiáres demográficos na caracterização das cidades médias. In: **Anais do Encontro da Associação Brasileira de Estudos Populacionais**, n. 8, p. 1-22, Ouro Preto, ABEP, 2002. Disponível em: <http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/pdf/2002/GT_MIG_ST25_Amorim_texto.pdf>. Acesso em: 18 jul. 2008.
- ARAÚJO, Mayara Mychella Sena; MOURA, Rosa; DIAS, Patrícia Chame. Cidades médias: uma categoria em discussão. In: PEREIRA, Rafael Henrique; FURTADO, Bernardo Alves (Org.). **Dinâmica urbano-regional, rede urbana e suas interfaces**. Brasília: Ipea, 2010. p.53-70
- CARPEGEANI, Cleuza Barbosa de Freitas; REZENDE FILHO, Cyro de Barros. Caminho das Tropas: A Importância da preservação histórica e cultural como meio de preservação ambiental no Vale do Paraíba. **Revista Ciências Humanas**. Taubaté, v.1.n.1. 2009
- CASTELLO BRANCO, Maria Luisa. Cidades médias no Brasil. In: SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; SOBARZO, O. (Org.). **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Posição geográfica de cidades. **CIDADES**. São Paulo, v. 1, n. 2, p. 317-323, 2004
- DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil a Rede de Cidades. **Boletim Geográfico**. Rio de Janeiro, v. 2. n. 14. p. 141 – 148, 1944. Disponível em <<http://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=719>>. Acesso em 21 de julho de 2017.
- FERREIRA, Sandra Cristina. A centralidade de Londrina, Maringá, Cascavel, Ponta Grossa e Guarapuava na rede urbana do Paraná. **Revista Ra'e Ga - O Espaço Geográfico em Análise**, Curitiba. v. 23. p. 06 – 31. 2011.
- _____. Dinâmica demográfica em cidades de porte médio no estado do Paraná-Brasil. In: **XIV Egal: Encuentro de Geógrafos de América Latina**, 2013, Lima. Reencontro de Saberes Territoriales latino Americanos, 2013.



FRASSON, Antonio Carlos; GOMES, Silvestre Alves. Tropeirismo: Processo Civilizatório da região sul do Brasil, 2010. Disponível em:

<http://www.educadores.diaadia.pr.gov.br/modules/mydownloads_01/viewcat.php?cid=42&min=70&orderby=ratingA&show=10>. Acesso em 17 jun. 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. Regiões de influência das cidades, 2007. IBGE, 2007.

_____. **Estimativas da População residente no Brasil e em Unidades da Federação – 2018**. 2018. Disponível em:

<ftp://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_de_Populacao/Estimativas_2018/estimativa_dou_2018.pdf>. Acesso em 20 set. 2018.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil**: estudos básicos para caracterização da rede urbana. IPEA, 2001.

MONARTIRSKY, Leonel Brizolla. A mitificação da ferrovia em Ponta Grossa. In: DITZEL, Carmencita de Holleben Mello; SAHR; Cicilian Luiza Löwen. **Espaço e Cultura**: Ponta Grossa e os Campos Gerais. Ponta Grossa: Editora UEPG, 2001.

PETISCO, Andréa Celeste de Araújo. **Cidades, regiões e redes**: estudo teórico-metodológico sobre suas relações no contexto contemporâneo. 2011. 487 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2011.

PETUBA, Rosângela Maria Silva. Ponta Grossa: história e historiografia na construção da cidade encruzilhada. In: Congresso Internacional de História, II, Ponta Grossa, 2015. **Anais eletrônicos...** Ponta Grossa: Universidade Estadual de Ponta Grossa – UEPG; Universidade Estadual do Centro-Oeste – UNICENTRO, 2015. p.1-10. Disponível em: <http://www.cih2015.eventos.dype.com.br/resources/anais/4/1433173407_ARQUIVO_Texto completo2IICHIUEPG.pdf>. Acesso em: 23 jul. 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTA GROSSA. **Mapeamento estratégico para a identificação de potencialidades econômicas no município de Ponta Grossa** – PR. Ponta Grossa, 2013.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SAHR, Cicilian Luiza Löwen. O papel das cidades médias nas estratégias de desenvolvimento espacial do Paraná. **Boletim de Geografia**. Maringá. v. 19. n. 1. p. 21-33. 2001

SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. Reconstituo a história da região metropolitana: processo, teoria e ação. In: SILVA, Cátia Antônia da; FREIRE, Désirée Guichard; OLIVEIRA, Floriano José Godinho de (Orgs.). **Metrópole**: governo, sociedade e território. Rio de Janeiro: DP&A, FAPERJ, 2006.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007.



_____. Novas redes urbanas: cidades médias e pequenas no processo de globalização. **Geografia**, Rio Claro. v.35. n.1. p. 51 – 62, 2010.

STEINBERGER, Marília; BRUNA Gilda Collet. Cidades médias: elos do urbano - regional e do público – privado. In: ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente (Orgs.). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.

ZULIAN, Rosângela Wosiack. “A semente de uma grande cidade”: uma leitura dos discursos construídos sobre a fundação da cidade de Ponta Grossa (PR). **Revista de História Regional**, Ponta Grossa. v.14 n.1. p. 104-125, 2009.

Recebido em 18/06/2019

Aprovado em 05/07/2019